

ориентированная на потребителя, также требует новой модели выхода на рынок, которая предусматривает агрегированное сетевое взаимодействие между производителем и конечным потребителем. Оно позволяет автопроизводителю осуществлять полный мониторинг степени удовлетворения запросов владельца/оператора автомобиля, в то время как традиционная чрезмерная зависимость от франчайзинговых дилеров может приводить к непоследовательной работе с клиентами. Помимо участия в первичной продаже автомобиля, производителям необходимо культивировать опыт действенного жизненного цикла покупательских предпочтений клиента с множеством автомобильных и неавтомобильных точек соприкосновения с ним в процессе покупки, владения, распоряжения, использования, возможной последующей продажи, утилизации автомобилей. Если раньше автопроизводителям приходилось иметь дело с разрозненными данными управления взаимоотношениями с клиентами (англ. CRM – Customer Relationship Management – управление отношениями с клиентами) и ограниченной аналитикой по лидам продаж [4], то мехатроника обеспечивает полный доступ и полное использование данных о поведении клиентов и эксплуатационных характеристиках автомобиля в полевых условиях с помощью передовой аналитики деятельности автомобильных производителей комплектующих, сервиса, используя испытательные парки для тестирования аппаратного обеспечения в цикле или программного обеспечения в цикле.

Таким образом, эффективное взаимодействие производителя и потребителя нуждается в разработке и практикоприменении адекватной smart-коммуникации как инструмента маркетинговой информационно-коммуникационной сервисной инфраструктуры smart-бизнеса, ориентировано в первую очередь не на прибыль компании, а на обеспечение максимальной жизненной функционально-эмоциональной ценности для клиента (LTV – англ. Lifetime Value) посредством активизации реализации дизайна мехатроники в автотранспортном бизнесе, сочетая методы системного инжиниринга с процессами и инструментами agile-разработки для всех его стейкхолдеров посредством фокусирования модели не на традиционный подход к управлению разработкой технической конструкции автомобиля как товара, ориентированного на прямую оптимизацию материальных затрат каждого из них, а на их агрегированное взаимодействие, нацеленное на всеобъемлющую, сквозную (по принципу agile-разработки продукта: структура, процесс и люди) оптимизацию затрат и доходов как производителя/продавца, так и покупателя/потребителя на протяжении монетизации всего жизненного клиентского бизнес-цикла его эксплуатации.

УДК 339.543

## **ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ УДАЛЕННОГО ВЫПУСКА И КОНТРОЛЯ ТАМОЖЕННОЙ СТОИМОСТИ ТОВАРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ**

*А. М. ЗАХОЖАЯ*

*Гомельская таможня, Республика Беларусь*

*А. П. ПЕТРОВ-РУДАКОВСКИЙ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Анализ действующей практики применения технологий удаленного выпуска и контроля таможенной стоимости показывает, что, несмотря на положительные тенденции в практике их функционирования, имеется ряд проблемных вопросов. Переход на декларирование товаров в электронной форме требует от таможенных органов внедрения в таможенные процессы технологий, максимально автоматизирующих совершение таможенных операций и проведения таможенного контроля. При декларировании товаров в электронной форме происходит трансформация механизма таможенного контроля путем смещения акцента с истребования документов от участников внешнеэкономической деятельности на максимальное использование различных баз данных и сведений, накопленных как самими таможенными органами, так и полученных от других государственных органов.

В этой связи одним из приоритетных вопросов является организация взаимодействия заинтересованных лиц с таможенными органами при представлении в электронном виде документов, сведения о которых указаны в декларации на товары. В первую очередь это касается документов, подтверждающих соблюдение запретов и ограничений в отношении ввозимых товаров (отметки

ветеринарного, фитосанитарного контроля на транспортных (перевозочных) документах, фитосанитарные сертификаты), сертификатов происхождения товаров, коммерческих документов и пр. В соответствии с пунктом 5 статьи 340 ТК ЕАЭС запрошенные таможенными органами документы представляются в виде оригиналов или их копий, в том числе бумажных копий электронных документов.

Существенным недостатком совершения таможенных операций в Центре электронного декларирования (ЦЭД) является также отсутствие сведений о документах подтверждения соответствия (сертификатов и деклараций) в электронном виде, выданных в иных государствах – членах ЕАЭС, а также указание их в большинстве случаев с признаком подачи «2» (документ представлен в таможенные органы ранее). Согласно технологии функционирования ЦЭД, должностное лицо, осуществляющее выпуск товаров, проверяет наличие таких документов на облачном сервере таможенных органов. В случае отсутствия заявленных документов на сервере таможенных органов возникает необходимость их запроса в ПТО, куда первоначально был представлен документ об оценке соответствия. Такой порядок взаимодействия значительно затрудняет процессы контроля таможенными органами соблюдения запретов и ограничений, а также существенно увеличивает сроки выпуска товаров. В целях совершенствования процедур автоматического выпуска товаров необходима доработка программных средств Единой автоматизированной информационной системы (далее – ЕАИС) таможенных органов в части автоматической сверки сведений, заявленных в декларации на товары, со сведениями, содержащимися в документах об оценке соответствия и заявленными в графе 44 декларации на товары. Ввиду того, что в информационных системах таможенных органов в настоящее время содержатся сведения о документах об оценке соответствия, выданных уполномоченными органами Республики Беларусь, автоматический выпуск возможен только в отношении деклараций на товары, в графе 44 которых указаны белорусские сертификаты (декларации) соответствия.

Решение проблемы представления таможенному органу запрошенных документов и (или) сведений, в том числе в отношении деклараций на товары, содержащих сведения о документах соответствия, выданных иными государствами – членами ЕАЭС, возможно путем создания так называемого электронного архива документов декларанта (далее – ЭАДД). Подобная возможность внедрена в практику электронного таможенного декларирования Российской Федерации и активно используется декларантами и таможенными органами с ноября 2014 г. ЭАДД представляет собой виртуальное пространство, специально выделенное в ЕАИС таможенных органов и предназначенное для представления и хранения электронных документов, на основании которых заполняется декларация на товары. Электронный архив позволяет обеспечить электронное взаимодействие декларантов и таможенных органов не только на этапе таможенного декларирования и выпуска товаров, но и после выпуска товаров, а также при осуществлении в отношении них таможенного контроля. На каждом из этапов таможенного контроля таможенные органы имеют возможность обращаться к электронному архиву, а не к самому декларанту [1]. Таким образом, функциональность ЭАДД построена на принципах «единого окна», т. е. однократной подачи в государственный орган необходимых документов и (или) сведений, и во многом схожа с программными продуктами, активно функционирующими в зарубежных странах (*ASYCUDA*, *WeBOC*). В свою очередь, в Республике Беларусь ЭАДД может быть создан на базе общегосударственной автоматизированной информационной системы (далее – ОАИС) в рамках создания соответствующей электронной услуги либо в качестве отдельного модуля нового программного продукта таможенных органов «АПС 2020». Организация информационного обмена посредством данного сервиса позволит сократить количество запросов между ПТО о сканировании и размещении документов на облачном ресурсе таможенных органов, обеспечивая при этом представление необходимых документов декларантом с их заверением в установленном порядке (посредством электронной цифровой подписи). Тем самым электронный архив позволит ускорить процесс совершения таможенных операций, связанных с выпуском товаров. Также снизится нагрузка на декларантов (таможенных представителей) за счет электронного обмена информацией не только на этапе таможенного декларирования и выпуска товаров, но и после выпуска товаров, а также при осуществлении таможенного контроля, на всех этапах которого таможенные органы могут обращаться к ЭАДД, а не к субъекту ВЭД.

Ещё одним важным направлением является совершенствование действующей технологии контроля таможенной стоимости. Для этого необходима проработка вопроса по выдаче таможенными

органами предварительных решений, касающихся применения методов определения таможенной стоимости ввозимых товаров. Такая возможность предусмотрена пунктом 19 статьи 38 ТК ЕАЭС в отношении товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС, при условии порядка выдачи таких решений на уровне национального законодательства государств – членов ЕАЭС. Однако с момента вступления в силу ТК ЕАЭС и до настоящего времени порядок выдачи предварительных решений по применению методов определения таможенной стоимости в Республике Беларусь отсутствует. Вместе с тем национальным законодательством Российской Федерации, Республики Казахстан и Кыргызской Республики данный порядок закреплен. Ключевая цель принятия предварительных решений по вопросам таможенной стоимости состоит в предоставлении субъектам ВЭД возможности определить структуру элементов цены внешнеэкономической сделки до фактического пересечения товарами таможенной границы и тем самым упростить контрольные процедуры при совершении таможенных операций [2, с. 49]. Действие предварительного решения на всей территории государства-члена, таможенным органом которого выдано предварительное решение, при указании его в декларации на товары и предъявлении таможенному органу позволит декларанту применять один и тот же метод определения таможенной стоимости в отношении декларируемых товаров при их выпуске в различных ПТО, что особенно актуально в рамках функционирования ЦЭД. В процессе создания института принятия и выдачи предварительных решений в области таможенной стоимости необходимо учитывать также и опыт формирования данного механизма в зарубежных странах. Так, к примеру, в Японии предварительные решения представляют собой толкования относительно того, какие нормативные акты и регламентирующие документы трактуют или принимаются во внимание при расчете таможенной стоимости. В Китае реализуется пилотный проект по принятию предварительных решений только в отношении субъектов так называемого «зеленого сектора» [3, с. 11]. Применительно к Республике Беларусь, выдача предварительных решений по таможенной стоимости также может осуществляться только в отношении определенных категорий субъектов ВЭД, в частности – уполномоченных экономических операторов.

Таким образом, устранение выявленных недостатков и реализация предложенных мероприятий будет способствовать упрощению и ускорению процедур таможенного оформления, оптимизации нагрузки на таможенные органы и использованию рассматриваемых технологий на постоянной основе.

#### Список литературы

- 1 Декларантам – электронный архив [Электронный архив] // Альта-Софт. – Режим доступа : [https://www.altar.ru/external\\_news/33356/](https://www.altar.ru/external_news/33356/). – Дата доступа : 01.12.2022.
- 2 Руднева, З. С. Применение предварительного решения о методе определения таможенной стоимости как государственной услуги в сфере таможенного дела / З. С. Руднева // На страже экономики. – 2021. – № 3 (18). – С. 48–57.
- 3 Алиева, Н. М. Выдача предварительных решений по вопросам применения методов определения таможенной стоимости ввозимых товаров / Н. М. Алиева, А. С. Евстафьева, А. А. Замятина // Научные вестн. – 2018. – № 5. – С. 6–12.

УДК 656.2.03.61

## ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ТАРИФООБРАЗОВАНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ В СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫХ КОНТЕЙНЕРАХ

*Н. А. КЕКИШ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Перспективное развитие железнодорожного транспорта на сегодняшний день не представляется возможным без усиления роли контейнерных перевозок. Контейнерная технология, обеспечивающая реализацию бесшовной мультимодальности в логистической цепи, дает возможность существенно нивелировать имеющиеся объективные недостатки железнодорожной перевозки, что объясняет ее растущую популярность как у перевозчиков, так и у грузовладельцев. Развитие контейнерного парка идет в направлении расширения использования специализированных контейнеров. Аналогично развитию вагонного парка, специализация контейнеров позволяет в максимальной степени адаптировать грузовые отсеки под широкую номенклатуру грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Благодаря вариативным конструкциям контейнеров, использованию вспомогательного оборудования,